

Kein Fluss für Träumer - Die Loire

Eine Testfahrt mit Hindernissen

Fast hätte es mich erwischt.

Zu Beginn meines zweiten Versuchs, die Loire mit einem selbst konstruierten Boot zu befahren, wollte ich zu Fuß die beste Durchfahrtsstelle des Wehrs bei Digion erkunden (Abb. 1). Dabei rutschte ich aus und fiel in die Stromschnelle. Unter Wasser wurde ich - unfähig zu reagieren - von einer Kraft, die



Abb. 1: Das Wehr bei Digion aus der Vogelperspektive

eindeutig stärker war als ich, mit enormer Wucht mit Rücken und Armen gegen Felsen geschleudert. Mein einziger Gedanke: Fuuuuuck! Sekunden später kam ich hustend und wasserspuckend wieder an die Oberfläche.

Nachdem ich das nahe Ufer schwimmend erreicht hatte, Bestandsaufnahme der Verluste: Ein Hemd (zerrissen), ein Gummischuh (verschwunden), meine Lieblingskappe (auch verschwunden) und mein Leichtsinns (angeschlagen). Ich hatte unwahrscheinliches Glück, nicht mit dem Kopf gegen die Felsen geknallt worden zu sein. Meine Rippen fühlten sich noch tagelang gebrochen an und mein Arm sah auch nicht schlecht aus.

Nach diesem Schreck ging ich, möglichst cool - denn es gab

Zuschauer - zu meinem etwas flussaufwärts liegenden Boot. Mit diesem war anschließend die Passage des Wehrs überhaupt kein Problem. Danach ans rechte Ufer verholt und erst mal eine Dose Bier aufgemacht. An diesem Tag hatte ich genug vom Wassersport. Ich errichtete mein schwimmendes Camp am Ufer von Digion und feierte mein Glück. Am nächsten Morgen kaufte ich mir dann eine Schwimmweste.

Ich bin eigentlich kein Kanute, liebe aber das Reisen auf dem Wasser in jeder möglichen Form. Vor einigen Jahren kam ich während einer Wanderung zum ersten Mal mit der Loire in Berührung und war sofort begeistert von ihrer ungezähmten Schönheit. Mein damals erster, etwas naiver Gedanke war, mich einmal mit einem Floß den gesamten Fluss hinunter treiben zu lassen.



Abb. 2: Futreau de Loire bei Châteauneuf-sur-Loire

Später sah ich dann an verschiedenen Stellen Nachbauten historischer Loire-Schiffe (Abb. 2). Diese schwarz gestrichenen, flachbödigen Chalandes, Futreaus oder Bachots passen sich mit ihrer archaischen Bauform der Loire perfekt an.

Als Metallbildhauer im Umgang mit Blechen nicht ganz unerfahren kam mir eine Idee: Ich könnte mir doch, in formaler Anlehnung an die historischen Loire-Schiffe, selbst ein auf die loirespezifischen Notwendigkeiten sowie meine eigenen Bedürfnisse abgestimmtes Boot bauen. Die Floß-Flause hatte ich schon lange begraben, Kajaks stellte ich mir zu eng vor, Faltboote zu empfindlich und mit einem Kanadier fürchtete ich, immer nur im Kreis zu fahren.

Zu diesem Zeitpunkt waren mir zwei Schwierigkeiten der Loire bekannt: Streckenweise ist der Fluss extrem flach und es gibt mehrere Atomkraftwerke, die mit unbefahrten Staustufen den Flusslauf blockieren.

Zunächst auf Bierdeckeln, später dann auf meinem Reissbrett nahm mein Plan immer konkretere Formen an (Abb. 3). Als selbst gestellte Vorgaben galten: Das Boot sollte einfach in der Herstellung, robust und trotzdem nicht zu schwer, flachbödiger, natürlich unsinkbar und, da ich die Reise nur in Begleitung meines Vier-Kilo-Mini-Dobermanns Leo machen wollte, zum Erleichtern des Umtragens zerlegbar sein. Außerdem war ich daran interessiert, ein Boot zu bauen, in dem ich unabhängig von der jeweiligen Uferbeschaffenheit schwimmend verankert und geschützt durch eine zeltartige Konstruktion (Persenning) übernachten konnte.

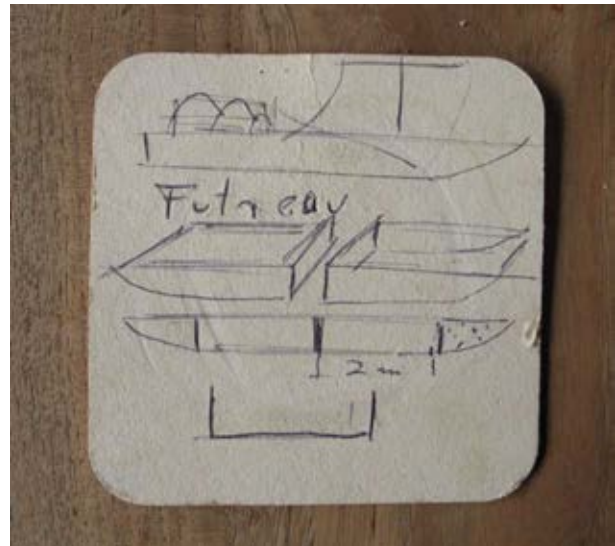


Abb. 3: Erste Ideenskizzen

So entstand nach mehreren Vorversuchen ein aus gekanteten und geschweissten Aluminiumblechen gefertigter modularer Bootsbausatz (Abb. 4).



Abb. 4: Dieses Paket umfasst Bausätze für zwei 5 Meter-Boote

sehen, sondern bot mir auch an, meinen Wagen während meiner Flussfahrt bei ihm abzustellen! Schnell war an Land mein "Fluss-Mobil" mit allen 5 Modulen und dem Zelt Dach montiert. Dem sehr netten Abend bei Familie Bourreliere - während des Spiels entlud sich die Tageshitze in einem extrem heftigen Gewitter - folgte die erste Übernachtung an Bord mit, obwohl alles trocken geblieben war, sehr schlecht gelauntem Leo.

Nach morgendlichem Shopping-Marathon Zuwasserlassung an sehr guter Einsatzstelle mit Hilfe des Bootswagens. Bei dem anschließenden Beladen wurde das Boot bedenklich tief in die Loire gedrückt. Aus Sorge, unterwegs nicht genug Versorgungsmöglichkeiten zu haben, hatte ich viel zu viel Ausrüstung, Bücher und Lebensmittel dabei.



Abb. 5: Käpt'n Leo - schlecht gelaunt

Währenddessen kam trotz schneller Strömung das Donnertgrollen immer näher. Leos mulmiges Gefühl übertrug sich auf mich. Als ich dann nach wenigen Kilometern eine geeignete Landestelle sah, zögerte ich nicht lange, zog das Boot an Land und schaffte es gerade noch rechtzeitig das Zelt Dach zu errichten.

Nach erfolgreichen Testfahrten auf der Ruhr, machten Leo und ich uns Anfang Juli auf den Weg nach Frankreich. Zielort war Pouilly sous Charlieu (nicht zu verwechseln mit Pouilly sur Loire) 15 km nördlich von Roanne. Nach einer etwas mühseligen Anfahrt - mein 19 Jahre alter Passat weigerte sich gelegentlich anzuspringen und benötigte dann immer leichte Hammerschläge auf den Anlasser - kam ich nach 2 Tagen in Pouilly an.

Ein trotz mörderischer Hitze Boule spielender Franzose half mir, die Kurzfassung meines Bootes vom Autodach zu heben und lud mich dann nicht nur dazu ein, abends mit ihm und seiner Familie das Spiel Deutschland-Italien zu

Nach Reduzierung des Gewichts - u.a. wurde die Zahnpasta Tube genau wie der Salzstreuer und das Spülmittel halb entleert - startete ich bei schwüler Hitze und begleitet von fernem Donnertgrollen am frühen Nachmittag. Obwohl in seinem eigenen Modul sehr komfortabel platziert und eigentlich auch durch eine gemeinsame Ruderfahrt von Prag nach Hamburg als Bootshund erfahren, fand Leo die ganze Aktion irgendwie ungut (Abb. 5).

Ich wollte immer schon einmal Golfball große Hagelkörner sehen.

Jetzt sah ich sie nicht nur, sondern hörte sie auch. Leo fand das überhaupt nicht lustig und verkroch sich zwischen meine Beine. Zum Glück war das extrem stabile Zeldach aus Stamoid sein Geld wert.

Was für ein gutes Gefühl, sicher geschützt darunter zu liegen, nach draußen zu greifen, ein paar Eisbrocken zu sammeln und sich erst einmal im Thermobecher einen Whiskey on the rocks zu machen (Abb. 6).

Vielleicht auch der richtige Moment für einen ersten Blick in den Loire-Führer von Martin Schulz?



Abb. 6: Whiskey on the rocks

Normalerweise lese ich keine Reiseführer und lasse mich lieber überraschen. Diesen hatte ich mir nur wegen des darin enthaltenen Kartenmaterials gekauft. Nachdem ich aber nun die durch die vergangenen Gewitter stark angestiegene Loire mit der entsprechenden Fließgeschwindigkeit erlebte, kam mir dieser Fluss entgegen der Beschreibung eines Loire-erfahrenen Verwandten ("...die Loire ist kein Problem, da bin ich mit meinen Kindern im faltboot runter gefahren, nur bei den Brücken musst du ein bisschen aufpassen, da sind manchmal Stangen oder Steine im Wasser...") nicht mehr ganz so harmlos vor. Irgendwas stimmte hier nicht und etwas mehr Vorabkenntnis konnte sicher nicht schaden.

So erfuhr ich von Martin Schulz, dass es im Verlauf der Loire unter Anderem an den nicht seltenen mittelalterlichen Brücken nicht nur gefährliche Hindernisse, sondern auch kurze Wildwasser ähnliche Situationen gibt. Mir wurde klar, dass mein durch Sandwich-Böden zwar unsinkbares, aber ansonsten völlig offenes Boot absolut ungeeignet war, um damit durch starken Schwall zu fahren. Auch für den wasserscheuen Leo wäre das viel zu gefährlich.

Die einzige Konsequenz: Rückzug! (Abb. 7)



Abb. 7: Rückzug

Wieder in Düsseldorf optimierte ich meine beiden Transportmittel.

Der Passat bekam einen neuen Anlasser und die beiden vorderen und hinteren Module eine Sperrholzabdeckung inklusive wasserdichter Revisions- und Beladeöffnung.



Abb. 8: Testfahrt und Kenterversuch auf der Ruhr bei Kettwig

Erneut auf der Ruhr erfolgreich getestet (inklusive eines 360 Grad Kenterversuchs, Abb. 8) ging es dann Ende Juli, diesmal sicherheitshalber ohne Leo, wieder zum alten Einsatzort zurück. Der Wasserstand war seit dem letzten Mal um fast einen Meter gefallen, das Wetter war phantastisch und die Loire floss gemächlich vor sich hin.

Neues Spiel neues Glück.

Mit nun hoffentlich Loire tüchtigem Boot und stark reduzierter Ladung (nur noch ca.70 kg) konnte es endlich losgehen. Am zweiten Tag kam es dann zu den anfangs beschriebenen Unannehmlichkeiten. Am dritten Tag machte sich der mitgeführte Anglerschirm bezahlt. Im extremen Regen, die Wasseroberfläche kochte, beobachtete ich im Trockenen und sicher am Ufer fixiert die Besatzung von sechs Kanadiern hastig am gegenüberliegenden Ufer unter einem Tarp Schutz suchen. Aua, das sah ziemlich nass aus. Seit der Ruderreise nach Hamburg würde ich nie wieder ohne Anglerschirm losfahren.

Am nächsten Tag dann, ein paar Kilometer unterhalb von Diou, die nächste zumindest für mich unerfahrenen Paddelamateur ziemlich heftige Stromschnelle. Lust zum Umtragen hatte ich keine, das war auch wegen des ca. acht Meter hohes Steilufers fast unmöglich. Also genau angeguckt, dabei nicht reingefallen, und dann sauber durchgefahren. Die paar Liter ins offene Mittelmodul geschwappte Wasser waren mit der Plastikdreckschaufel schnell rausgeschaufelt.

Dann in der Ferne musikalische Klänge und der am rechten Ufer auftauchender Kirchturm von St.-Aubin-sur-Loire.

Das klang nach einem Dorffest. Ich liebe Dorffeste.

Kaum am Ufer angekommen und immer noch wegen des Stromschnellen-Abenteuers vollgepumpt mit Adrenalin, verwickelte mich ein auf mein Boot neugieriger Franzose in ein Gespräch. Wir beschlossen, gemeinsam das Dorffest unsicher zu machen. Wie sich herausstellte, war die Hauptattraktion des Festes das Backen eines ca. zehn Meter langen Kuchens (Abb. 9).



Abb. 9: Ein Kuchen von gut zehn Metern Länge

Aber Bier gab es auch und nach dem zweiten fragte mich Michel, ob ich eigentlich mein Boot festgemacht hätte. Schneller laufen sah man mich nie. Vor lauter Gequatsche hatte ich total vergessen das Boot zu sichern. Ich hatte es noch nicht einmal das Ufer hinaufgezogen. Ich sah mich schon Daniel, den netten Fluss-Ranger, den ich bei meiner Abfahrt in Pouilly kennengelernt hatte, um einen Hubschrauber bitten. Aber welch ein Wunder, das Boot war noch da und mit ihm meine gesamte Ausrüstung. Der auflandige Wind und wahrscheinlich meine verstorbene Mutter hatten es am Ufer festgeklebt. Uff. Das war mein zweiter Fehler, aber leider sind ja aller guten Dinge drei.

Die nächsten Tage verliefen zunächst friedlich. Ich paddelte oder trieb durch phantastische Flusslandschaften, durch kleine Kuhherden, die mitten im Fluss stehend wie Nilpferde Wasserpflanzen grasten (Abb. 10). Daniel hatte mir erzählt, die Loire sei so kontaminiert, dass man keine Loire-Fische essen sollte. Ob sich diese Kontamination auf quasi in der Loire lebende Kühe und deren Milch auswirkt, hat er mir nicht gesagt.



Abb. 10: In der Loire grasende Kuhherde

Ich übernachtete meistens im schwimmenden Boot und wachte wegen des ständig fallenden Wasserstandes nicht selten auf dem Trockenen wieder auf.

Am Wehr von Dezise bewährte sich zum ersten Mal die Modulbauweise meines Nachens. Der Umtragepfad war über gefühlte 500 Meter derart holprig und sandig, dass ich mein Fünf-Meter-Geschoss als Ganzes selbst mit Bootswagen nicht durch den Wald gewuchtet bekommen hätte. Also Boot an Land gezogen, in drei Teile zerlegt (die beiden vorderen und hinteren Module ließ ich jeweils zusammen), dann das mittlere Modul auf den Bootswagen geschnallt und zum Gepäckwagen umfunktioniert (Abb. 11). Nach der ersten Tour die beiden zurückgelassenen Modul-Pakete miteinander verschraubt und dann mit dem Bootswagen ebenfalls zur Wiedereinsatzstelle unterhalb des Wehres gerollt. Dann alles wieder zusammen montiert, beladen und weiter ging es in die fast dunkle Nacht mit dem schon aufgegangenen Vollmond.

Das muss so unheimlich romantisch ausgesehen haben, wie ich da durch die Dunkelheit fuhr, dass mich ein Angler fotografierte und noch nicht einmal sauer wurde, als ich seine Angelschnüre touchierte. Vor kurzem hat er mir die Fotos dank zugerufener E-Mail-Adresse sogar geschickt.



Abb. 11: Das Umtragen war aufgrund der Modulbauweise und mit Hilfe eines Bootswagens auch alleine machbar

Anschließend Übernachtung an kleinem Strand ca. 2 km unterhalb des Wehrs. Zum Kochen war ich an dem Abend zu fertig, die Umtrageaktion hatte fast drei Stunden gedauert, und so gab es an dem Abend nur Pumpnickel mit Ölsardinen.

Am nächsten Morgen ging es mit Rückenwind und kräftiger Strömung flott weiter, bis bei Imphy mein dritter und letzter Fehler begangen werden wollte. Das Wehr war eigentlich ziemlich harmlos und auch vom Ufer und von einer Brücke aus gut anzusehen. Da vom Boot aus die Durchfahrten oft erst sehr spät zu erkennen sind, versuchte ich mir vom Ufer aus einen markanten Stein rechts von der mittleren Durchfahrt einzuprägen. Das Dumme war nur, dass, als ich mich mit ziemlicher Geschwindigkeit dem Wehr näherte, plötzlich zwei identische Steine auftauchten und ich mich für den falschen entschied. Als ich den erreichte, war es zu spät für irgendwelche Kurs-Korrekturen. Vor mir nur Felsbrocken, durch die sich eng und schnell das Wasser zwängte. Augen zu und durch! Hat etwas gerumpelt und geknirscht und rechts und links für ein paar Kratzer gesorgt, aber immerhin bin ich nicht hängen-geblieben. Das war immer meine größte Sorge, mitten in einer Stromschnelle an Hindernissen hängen zu bleiben, quer zu ziehen und mich dann alleine aus diesem Problem befreien zu müssen. Das ist aber zum Glück nie passiert. Das Wehr bei Imphy war dann auch mein letzter Patzer. Danach hatte ich zwar immer noch vor jedem Wehr eine gesunde Portion Angst, aber die gehört zum Abenteuern nun mal dazu und macht außerdem vorsichtig. Abenteuer finde ich unheimlich gut, hinterher. Mittendrin sind sie meistens nass, heiß, kalt, stürmisch, irgendwie unbequem und nicht wirklich romantisch.

Dramen gab es ab jetzt keine mehr, nur noch spannende Momente. Zum Beispiel war das Passieren der ca. 50 cm hohe Stufe im Wehr von Nevers für mich ziemlich aufregend (hier konnte ich bei der Vorbesichtigung einem Wohnmobil-Fahrer meine Kamera in die Hand drücken, Abb. 12).



Abb. 12: Das Wehr von Nevers

Auch die Durchfahrt von Orleans war aufregend. 30 km oberhalb der Stadt hatte ich mir in Chateau-Neuf-Sur-Loire ein Fahrrad geliehen, um in Orleans und in Jargau die besten Durchfahrtsmöglichkeiten zu erkunden. Dabei fiel mir der enorme Kontrast zwischen dem schmalen Streifen fast urzeitlicher Loire Flusslandschaft und dem meistens vom Wasser aus nicht sichtbaren und eher langweiligen agrardominierten Hinterland auf.



Abb. 13: Das Atomkraftwerk Dampiere im Morgennebel

Das Wildschwein Camp war auch nicht schlecht. Ich hatte mir irgendwann angewöhnt, das Boot wenn möglich abends an Land zu ziehen. Das hatte den Vorteil, dass das Errichten und Abbauen der Persenning und auch das Kochen nicht zur Kneippkur ausartete. Und an Land konnte man das Bug- oder Heckmodul als Tisch benutzen. Jedenfalls hatte ich gerade mit leichter Mühe, in Sichtweite des AKW Dampiere (Abb. 13), das Boot auf einer flachen Uferböschung waagrecht ausgerichtet, als ich direkt dahinter eine Wildschweinsuhle entdeckte. Wegen der vorangegangenen Mühe hatte ich keine Lust mehr umzuziehen. Als Schutzmaßnahme gegen mögliche Atta-

cken wilder Wildschwein-Horden machte ich rechts und links des Bootes ein Feuer und zog außerdem noch einen Urinstreifen um das Lager. Vielleicht eine übertriebene Maßnahme, aber ich fand sie lustig und hatte auch wirklich keine Lust, nachts beschnüffelt zu werden.

Ursprünglich sollte mich meine Reise bis nach Nantes führen, aber durch die Optimierungsmaßnahmen nach der ersten Reise hatte ich schon viel Zeit verbraucht. Irgendwie reichten mir auch die gemachten Erfahrungen, als ich nach drei Wochen und insgesamt 450 Flusskilometern in Vouvrey kurz vor Tours meine Reise beendete.



Abb. 14: Prallböschung der Loire

Fazit: Die Loire, der letzte große Wildfluss Europas, hat alle meine Erwartungen übertroffen.

Ursprünglich wie vor 10.000 Jahren (Abb. 14 und 15), ungezähmt und unberechenbar, sehr spannend, aber auch anstrengend, denn entspannen konnte ich mich meistens nur beim Lagern. Unterwegs hatte ich immer das Gefühl auf der Hut sein zu müssen, selbst in harmlos erscheinenden Flussabschnitten beobachtete ich immer die Wasserfläche vor dem Boot, um rechtzeitig zu sehen, ob sich das Wasser irgendwo kräuselt. Denn dann wartet knapp unter der Wasseroberfläche garantiert ein Felsbrocken oder Baumstamm darauf gerammt zu werden. Mit

einem Tiefgang von knapp 10 cm bei schneller Strömung durch 12 bis 15 cm tiefes Wasser zu schießen machte aber auch Spaß. Die Stromschnellen mit oder ohne Brücke sind auch nicht ohne. Die bei Beaugency ist so schnell, dass laut Loire-Führer selbst erfahrene Kanuten dort lieber umtragen. Ich war dazu zu faul und bin auch dort, allerdings erst nach einer mindestens einstündigen Vorbesichtigung, ohne Probleme durchgerauscht. Für das nette Städtchen hatte ich währenddessen allerdings kein Auge.

Mit meinem Eigenbau war ich nach den anfangs beschriebenen Optimierungsmaßnahmen absolut zufrieden:



Abb. 15: Die Loire - ein Wildfluss

Im Wasser zeigt das Boot ein sehr gutmütiges Verhalten ohne zu "kippen". Man kann sich z.B. während der Fahrt problemlos hinstellen. Außerdem fand ich es spurtreu und trotzdem gut lenkbar. Der sehr geringe Tiefgang war auf der Loire unverzichtbar.

Insgesamt ist das Boot sehr komfortabel und vielseitig, ein richtiges schwimmendes Zuhause. Allerdings, wegen seiner nicht gerade hydrodynamischen Rumpfform, nicht unbedingt eine Rakete. Die wenigen Kanadierfahrer, denen ich unterwegs begegnet bin, waren allerdings auch nicht viel schneller und will man das überhaupt immer sein?

Was mein Boot nicht mag, sind durch Gegenwind aufgebaute etwas höhere Wellen. Die bollerten dann unter den flachen Bug und bremsten ganz schön. Aber das erlebte ich nur an meinem letzten Tag.

Was mich jetzt interessiert: Wie beurteilt ein erfahrener Kanute das Fahrverhalten meines Bootes? Denn wenn dieses im Vergleich zu klassischen Booten nicht allzu schlecht abschneidet, könnte ich mir eine kleine Serienproduktion vorstellen.

Vielleicht hat ja jemand eine Idee. Über Anregungen würde ich mich freuen.

Gereon Lepper, Düsseldorf den 25.11.2012



Abb. 16: Ende der Reise bei Vouvray